



آیا ایران نگاه توسعه ای خود را از هند به سوی چین معطوف می سازد؟

رقابت هند و چین در چابهار

گزارش وضعیت حمل و نقل کانتینری در صنعت حمل و نقل دریایی

تداوم سقوط شاخص اجاره بهای کشتی های کانتینری

با هدف بهبود فضای کسب و کار در حوزه دریایی و بندری صورت می گیرد؛

برگزاری جلسات منظم میان مسئولان انجمن کشتیرانی و سازمان بندار و دریانوردی

داستان جلد ۱۲

سابقه حضور هندی هادر بندر چابهار به سال های قبل بازمی گردد. هندی ها به امید دست یابی به بازار افغانستان و کشورهای حوزه جی.آی.اس پروژه توسعه بندر چابهار را آغاز کرد. اما طی یک سال اخیر وبا آشکار شدن نشانی هایی از چرخش سیاست ایران از هند به سوی چین، ادامه سرمایه گذاری و فعالیت هندی ها در بندر چابهار تحت الشعاع قرار گرفته است. در این پرونده به موضوع موقعیت بندر چابهار در این معادله پرداخته ایم.



بهروز آقایی | مدیر کل بنادر و دریانوردی
سیستان و بلوچستان

پروژه ریلی چابهار به زاهدان، قطعا اساسی ترین پروژه احیا و فعال نمودن ترانزیت بزرگترین و باکیفیت ترین منابع معدنی دنیا در افغانستان خواهد بود.



خبر ویژه

تغییر مدیریتی در اداره کل بنادر و دریانوردی
هرمزگان

**پیام تبریک دبیرکل انجمن
کشتیرانی به مدیرکل جدید
بنادر و دریانوردی هرمزگان**



محمد راستاد، معاون وزیر راه و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حکمی «علیرضا محمدی کرجی ران» را به سمت مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان منصوب کرد. پیش از این، عقیفی پور مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان بود. به همین مناسبت، مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیام تبریکی صادر کرد. در بخشی از این پیام آمده است، «جناب آقای مهندس علیرضا محمدی کرجی ران؛ انتصاب شایسته حضرت تعالی را به سمت مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان که نشان از تعهد، توانمندی و سوابق خدمتی در خشان آن مقام محترم است صمیمانه تبریک عرض می نمایم. بی شک، حضور چهره های باسابقه، صالح و لایقی همچون جنابعالی در خط مقدم جهاد اقتصادی کشور، نوید توفیق و تعالی را در این عرصه مهم و حیاتی به ارمان خواهد آورد. امید است با اتکال به خداوند متعال در جایگاه جدید، تداوم بخش تحول بنیادین در حوزه دریایی و بندری ایران اسلامی باشید. همچنین از تلاش های بی شائبه و شبانه روزی جناب آقای مهندس الله مراد عقیفی پور در جهت توسعه و پیشرفت آن مجموعه معزز کمال قدردانی را دارم و از درگاه باری تعالی برای ایشان، سلامتی و عمر باعزت مسئلت می نمایم.»

گفتنی است؛ مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی، رئیس اداره امور کانتینری و رئیس اداره امور بندری بندر شهید رجایی و معاون دریایی و بندری بندر شهید باهنر از دیگر مسئولیت های محمدی کرجی ران در سازمان بنادر و دریانوردی بوده است.



با هدف بهبود فضای کسب و کار در حوزه دریایی و بندری صورت می گیرد؛

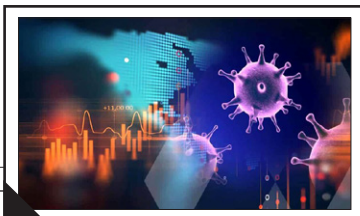
برگزاری جلسات منظم میان مسئولان انجمن کشتیرانی و سازمان بنادر و دریانوردی

شرکت ها، خدمات امور کارگزاری و فرآیندهای ثبتی، مباحث آموزشی، امور مالی، خدمات بندری، مورد بحث و بررسی قرار گرفت. همچنین در خصوص THC نیز مباحث به گونه ای مطرح شد تا مشکلاتی که این بخش برای نمایندگان کشتیرانی در سازمان های مالیاتی و تامین اجتماعی به وجود می آید مرتفع شود. همچنین افزود: «یکی دیگر از موارد مورد درخواست در این جلسه، اجرای ماده ۳ قانون بهبود مستمر فضای کسب و کار به این مفهوم بود که سازمان های دولتی موظف به کسب نظر تشکل های اقتصادی مرتبط قبل از تغییرات آیین نامه ای شوند. همچنین در این جلسه، خدمات متنوع انجمن به جامعه دریایی کشور شرح داده شد.»

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران از آغاز دور جدید نشست های دوره ای منظم میان این انجمن با مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد و گفت: «هدف از برگزاری این جلسات، بهبود فضای کسب و کار برای فعالان حوزه دریایی و بندری کشور است.» به گزارش پایگاه خبری سی نیوز، مسعود پل مه در این خصوص اظهار کرد: «در جلسه نخست که با حضور اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی و فرهاد کوهساری، روانبخش بهزادیان، معاون امور بندری و اقتصادی و فرخ چهارسوقی از تعرفه سازمان بنادر برگزار شد، موضوعاتی همچون مسئولیت های شرکت های عضو انجمن در حوزه فعالیت های دریایی و بندری، موضوعات تاسیس

تسهیلات ویژه بنگاه های آسیب دیده از کرونا

انجمن کشتیرانی تصویر نامه مدیرکل ترانزیت، لجستیک و توافقنامه های سازمان بنادر و دریانوردی را به منظور اطلاع رسانی مناسب به شرکت های عضو در خصوص بهره برداری از تسهیلات ویژه بنگاه های اقتصادی آسیب دیده از ویروس کرونا منتشر کرده است. همچنین پرتال «کرونا و حمل و نقل» با هدف دسترسی سریع شرکت های حوزه حمل و نقل نیز راه اندازی شده است.



برگزاری دوره آموزشی آنلاین «توقیف کشتی»

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران دوره آموزش توقیف کشتی را به صورت آنلاین برگزار می کند. این دوره آموزشی به دلیل شیوع ویروس کرونا و الزام رعایت شیوه نامه های بهداشتی به صورت آنلاین از ۲۹ تیر تا ۱ مردادماه به مدت ۱۰ ساعت و با تدریس دکتر فائزه طباطبایی برگزار خواهد شد. علاقه مندان می توانند جهت ثبت نام با شماره تلفن ۸۸۹۳۷۴۸۲ تماس بگیرند.





آنا تولى شرنر | معاون فروش گازپروم

تجربه فروش نفت قطب شمال در بازار اروپا و آسیا اقیانوسیه، به گازپروم نفت اجازه می‌دهد تا نفت خام نووی پورت را به نفتی با ویژگی‌های منحصر به فرد لجستیکی برای شرکای آسیایی تبدیل کند.



پورت تکنولوژی گزارش می‌دهد

رکورد شکنی جابجایی کالا در بندر دمام عربستان



پورت اپراتورهای شرکت کاسکو در بندر دمام عربستان توانستند رکورد جدید جابجایی کالا در این بندر را به ثبت برسانند. بر اساس گزارش بنادر جهانی سعودی (SGP)، در روز ۲۵ ژوئن پورت اپراتورهای این بندر توانستند رکورد تخلیه و بارگیری ۱۲ هزار ۶۹۱ teu کانتینر را در این بندر مهم عربستان به ثبت برسانند. در بیانیه پی.اس.ای آمده است که این حجم از عملیات برای اولین بار است که تنها بر روی یک کشتی انجام شده و به ثبت رسیده است.

مسئولان این بندر اعلام کرده‌اند که عملیات جابجایی کالا نیازمند برنامه ریزی دقیق و هماهنگی کامل بخش‌های مختلف این بندر بوده که به نتیجه مورد نظر نیز رسیده است. ظرفیت این کشتی کانتینری متعلق به شرکت کاسکو بیش از ۱۹ هزار ۱۹۰ teu کانتینر بود. اما عملیات بندری روی این کشتی تنها در یک روز با ظرفیت بیش از ۱۲ هزار ۱۲۰ teu نشان از رشد این بندر مهم عربستان دارد.

بندر دمام که بین شرکت بین‌المللی پی.اس.ای و دولت مرکزی عربستان تحت بهره‌برداری است قصد دارد تا از حداکثر ظرفیت خود برای توسعه امور بندری استفاده کند. به همین دلیل، یک سرمایه‌گذاری ۱.۸۶ میلیارد دلاری روی آن انجام شده تا به یک مگا پورت در سطح منطقه تبدیل شود. از سوی دیگر، بندر بین‌المللی جدّه قرار دارد که ارتباط مستقیمی با بندر جبل علی در امارات ایجاد کرده و روزانه حجم قابل توجهی از کالا برای توسعه عربستان را مدیریت می‌کند.

New ConTex*		308	
25.06.20		6 mos	12 mos
Geared	1100 TEU	\$5,314	n.a.
	1700 TEU	\$6,177	
	2500 TEU		\$6,992
Gearless	2700 TEU	n.a.	\$7,302
	3500 TEU		\$7,765
	4250 TEU		\$7,510



گزارش وضعیت حمل و نقل کانتینری در صنعت حمل و نقل دریایی

تداوم سقوط شاخص اجاره بهای کشتی‌های کانتینری

مدت ۱۲ ماه این نوع کشتی‌ها به ۶۹۹۲ دلار اعلام شد. در شاخص اجاره بهای شش ماهه واحدهای ۲۷۰۰، ۳۵۰۰ و ۴۲۵۰ teu کانتینر نیز مبلغی تعیین نشده، اما در شاخص اجاره بهای دوازده ماهه به ترتیب، ۷۳۰۲ دلار، ۷۷۶۵ دلار و ۷۵۱۰ دلار به ثبت رسیده است.

شیوع ویروس کرونا و کاهش حجم تجارت جهانی و حمل و نقل دریایی یکی از مهم‌ترین عوامل پایین آمدن شاخص اجاره بهای کشتی‌های کانتینری اعلام شده است. این کاهش شاخص اجاره بهای طی دو هفته گذشته ادامه داشته و به نظر می‌رسد، شاخص بیش از این نیز سقوط کند.

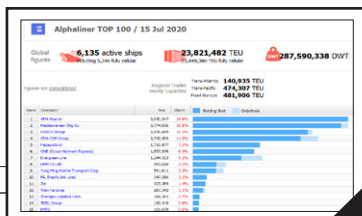
شاخص اجاره بهای کشتی‌های کانتینری برای اوایل ماه ژوئیه اعلام شد. بر این اساس، شاخص نسبت به هفته‌های گذشته پایین‌تر آمده و در امتیاز ۳۰۸ باقی مانده است که نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش محسوسی را نشان می‌دهد. در این هفته اجاره کشتی‌های ۱۱۰۰ teu کانتینر با مدت ۶ ماهه ۵۳۱۴ دلار تعیین شده است. این مبلغ برای اجاره کشتی‌های ۱۷۰۰ teu کانتینر نیز به ۶۱۷۷ دلار رسید.

برای اجاره بهای کشتی‌های واحد ۲۵۰۰ teu کانتینر، شاخص شش ماهه مشخص نشده است، اما بهای اجاره به



تعداد کانتینرهای جهان به بیش از ۲۳ میلیون ۸۰۰ هزار رسید

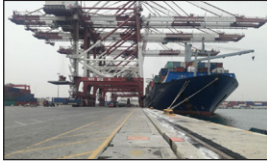
آلفالاینر در گزارش اخیر خود مجموع کانتینرهای دنیا را بیش از ۲۳ میلیون و ۸۰۰ هزار teu گزارش کرده است. همچنین تعداد کشتی‌های فعال نسبت به هفته گذشته تغییری نداشته و ۶۱۳۵ فروند باقی مانده است. از هفته گذشته تاکنون، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران توانسته جایگاه خود را در رتبه چهاردهم برترین شرکت‌های کشتیرانی کانتینری دنیا تثبیت کند. مرسک نیز با سهم ۱۶.۶ درصدی از کل حمل کانتینری دنیا در صدر این جدول دیده می‌شود.



محرومیت نفتکش‌های حامل نفت و نزوئلا از خدمات دریایی

چند شرکت که برای کشتی‌ها گواهینامه ایمنی و استاندارد محیط زیستی صادر می‌کنند و بیمه‌گران کشتی تحت فشار آمریکا، از ارائه خدمات به نفتکش‌هایی که در تجارت نفت و نزوئلا همکاری داشته‌اند، خودداری کرده‌اند. تحریم‌های آمریکا که با هدف سرنگونی دولت و نزوئلا اعمال شده، صادرات نفت و نزوئلا را به پایین‌ترین حد در حدود ۸۰ سال گذشته رسانده و مقامات و نزوئلا را با کمبود منابع مالی برای تامین واردات اساسی مانند غذا و دارو روبرو ساخته است.





موضوع:

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بئاء



گفت و گو



گفت و گو با مهدی قائم مقامی، مدیر شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بئاء ناحیه هرمزگان

۲۴ ساعته خدمت رسانی می کنیم حتی در ایام شیوع کرونا

حجم عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر بر عهده این شرکت بوده است. البته با وجود تمام فشارهای اقتصادی و موانع کنونی، سعی داشته ایم تا از مسیر خود منحرف نشویم و در زمینه جلب رضایت مشتریان و ذی نفعان و همچنین پویایی چرخه اقتصاد تمام قدرت و توان خود را به کار بگیریم. با توجه به این که اسکله شهید رجایی یکی از مهم ترین بنادر ایران به شمار می رود و دارای ظرفیت تخلیه و بارگیری سالانه حدود ۱۰۰ میلیون تن کالا بوده، به تنهایی بیش از ۵۵ درصد صادرات و واردات و ۷۰ درصد ترانزیت بندر کشور را به عهده دارد. این نکته نیز حایز اهمیت بوده که حمل و نقل دریایی شالوده و زیربنای اصلی تجارت و عنصر سازنده زنجیره تامین است و سازمان بنادر و دریانوردی در این زنجیره نقش موثری را ایفا می کند. این شرکت نیز به عنوان یکی از بزرگ ترین پورت اپراتورهای کشور

پشت زمینه فعالیت شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بئاء در بندر شهید رجایی و نحوه همکاری با سازمان بنادر را تشریح بفرمایید.

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بئاء با هدف ارتقای صنعت بندری و حفظ استقلال داخلی در سال ۹۳ در زمینه تخلیه و بارگیری و عملیات کانتینری قدم به عرصه اپراتوری در ترمینال شماره یک بندر شهید رجایی گذاشته است. این شرکت فعالیت خود را در ابتدا با در اختیار داشتن تعداد ۱۰ دستگاه گنتری کرین آغاز کرد. در ادامه در دی ماه سال ۹۷، قرارداد بهره برداری از یال شرقی ترمینال ۲ با دارا بودن تجهیزات منحصر به فرد از قبیل ۸ دستگاه جرثقیل سوپر پست پاناما کس توسط وزیر محترم راه و شهرسازی به این شرکت واگذار شد و تاکنون بیش از ۵۰ درصد

شرکت خدمات دریایی و بندری

بئاء ناحیه هرمزگان از جمله

شرکت های اثرگذار بخش خصوصی در حوزه

حمل و نقل دریایی کشور است که طی

سال های اخیر توانسته جایگاه ویژه ای را در

یکی از بزرگ ترین بنادر ایران به دست

آورد. برای آشنایی با این شرکت گفت و گویی

با مهدی قائم مقامی، مدیر آن مجموعه

انجام داده ایم که تقدیم شما می شود.





شده است. ضمن اینکه این شرکت مفتخر است که از دیرباز با تکیه بر توانمندی های داخلی و بهره گیری از تجارب ارزنده پرسنل خود در حوزه عملیات و فنی توانسته خدمات ارزنده ای را ارائه کند. از جمله این خدمات می توان به ثبت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها توسط نسخه موبایل اندروید که علاوه بر صرفه جویی در زمان اشاره کرد که باعث به حداقل رساندن خطای انسانی شده و با توجه به سهولت کار با تلفن همراه و سبک بودن آن نسبت به دستگاه های هندهلد صنعتی، میزان آسیب های جسمانی ناشی از کار با تجهیزات مذکور را کاهش داده است. همچنین برای اولین بار در بندر شهید رجایی پروژه تعویض انرژی چین، کابل کشی سیستم ترولی و در نهایت راه اندازی گنتری ۱۳ و بازگشت به چرخه عملیات و همچنین عملیات ساخت و مونتاژ وینچ به منظور سهولت در جمع کردن وایر های گنتری به دست توانای مهندسین بومی و پرسنل خدمت واحد فنی صورت پذیرفت که به موجب تحقق این امر مهم، صرفه جویی و جلوگیری از خروج ارز صورت پذیرفته است.

برنامه های آتی شرکت جهت هوشمند سازی به عنوان پورت اپراتور در بندر شهید رجایی را چگونه انجام داده اید؟

شرکت بتا به کمک برنامه نویسی سازمان یافته و با استفاده از فناوری های جدید توانسته در مسیر هوشمند سازی فرآیندهای خود به موفقیت های بسیاری دست یابد که در این راستا می توان به استفاده از موبایل به جای هندهلدهای صنعتی اشاره کرد. از سوی دیگر، این شرکت در برنامه های آتی در حال توسعه و ارتقای نرم افزار TOS بوده و در تلاش است تا به منظور مدیریت یار، تجهیزات و استفاده بهینه از فضای عملیاتی با استفاده از قابلیت های نرم افزاری در مسیر هوشمند سازی تمام فرآیندها و ارکان موجود در سیستم مجموعه گام بردارد. این موضوع به نوبه ی خود زمینه ساز تحولات وسیع در قالب تدابیر و برنامه ریزی های مدیریتی بسیاری بوده که به زودی شاهد رخدادی بزرگ در عرصه مدیریت بهینه در حیطه عملیات بندری و دریایی خواهیم بود. باید در نظر داشت که یکی از اجزای اصلی در هر سازمان ایجاد و ارتقای فرهنگ و استراتژی مشتری مداری است و در این راستا، شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتا نسبت به طراحی و پیاده سازی مکانیزاسیون سامانه ارتباط با مشتری اقدامات لازم را انجام داده است.

بتا تعامل تان با انجمن کشتیرانی چگونه است و فعالیت های این تشکیک در یابی راطی سال های اخیر چگونه ارزیابی می کنید؟

تعامل شرکت بتا با انجمن در حد مطلوب است و شرکت بتا در کمیته های حقوقی، بیمه و مالی با انجمن همکاری تنگاتنگی داشته و دارد. همکاری دو جانبه انجمن و بتا در حوزه های مذکور موجب ارتقای دانش فنی در حوزه های مذکور شده و در عمل، موجبات حفظ منافع اعضا را در پی داشته است. همکاری دو جانبه انجمن و شرکت موجب شده که عمده اعضا به حقوق حقه خود در حوزه های مالی و بیمه ای واقف گردیده و از همین منظر، زیاده خواهی بعضی از سیستم ها را کرده نموده و عملاً راه و منافذ مفسده را بسته است. به اعتقاد بنده، نقش راه انجمن در جهت حفظ منافع اعضای آن ترسیم شده است. اما تارسیدن به منزل مقصود که در قامت یک پارلمان بخش خصوصی در جوار دولت به عنوان بازویی واقعی و قانونگذار عمل کند فاصله دارد. امیدوارم روزی برسد که نوید اصلاحات و ارتقای سیستم ها و تعریف ها را ریاست انجمن و اعضای موثر آن به گوش دولتی ها برسانند.

مادر این شرکت همواره برنامهریزی هایی داشته ایم تا با اقدامی مناسب از وقوع حوادث جلوگیری به عمل آوریم و با کنترل عوامل زیان آور محیط بتوانیم به کاهش صدمات و جراحات و بروز بیماری های شغلی کمک کنیم

بتا تصور می کنید کیفیت خدمات ارائه شده از سوی شرکت بتا تا چه اندازه با استانداردهای جهانی انطباق دارد؟ سطح ایمنی ارائه خدمات خود را چطور ارزیابی می کنید؟

شرکت بتا به منظور ارتقای سطح خدمات خود منطبق بر استانداردهای جهانی و در راستای رعایت الزامات کیفی، زیست محیطی، ایمنی و بهداشت حرفه ای همواره تلاش کرده و با سرلوحه قرار دادن سیستم مدیریت کیفیت و سیستم مدیریت زیست محیطی و مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه ای تعهد بر بهبود مستمر به افزایش رضایت خاطر مخاطبانش توجه داشته است. همچنین توجه به امور اهداف و استراتژی های همچون افزایش کمی و کیفی ارائه خدمات بندری به مشتریان در جهت جلب رضایتمندی آنها و توانمندسازی منابع انسانی و به کارگیری نیروی کارآمد و متخصص و استفاده بهینه از منابع و تجهیزات در اختیار و تلاش برای گسترش حوزه فعالیت خود و افزایش سهم بازار را در راس سیستم مدیریت یکپارچه خود قرار داده است. مادر این شرکت همواره برنامهریزی هایی داشته ایم تا با اقدامی مناسب از وقوع حوادث جلوگیری به عمل آوریم و با کنترل عوامل زیان آور محیط بتوانیم به کاهش صدمات و جراحات و بروز بیماری های شغلی کمک کنیم. همچنین شایان ذکر است شرکت بتا به عنوان اولین پورت اپراتور در بندر ایران موفق به اخذ ایزو ۴۵۰۱ شده است.

بتا شیوه برنامه ریزی این شرکت برای ارائه خدمات به صورت ۲۴ ساعته و بدون وقفه در این ایام به ذینفعان مانند سازمان بندر و کشتیرانی ها و صاحبان بار جالب است. لطفاً در این خصوص توضیح بفرمایید که چگونه این اتفاق رخ می دهد.

با توجه به ضرورت ارائه خدمات به صورت ۲۴ ساعته در بندر مهم کشور حتی در زمان شیوع بیماری کووید-۱۹ این شرکت با بهره گیری از برنامه ای مشخص و حضور پرسنل به صورت بهینه و در شیفت های کاری نسبت به ارائه خدمات مطلوب در طول مدت ۲۴ ساعته و به صورت شبانه روزی اقدام کرد تا خدمات با کیفیت مناسب و در تمام روز انجام شود. همچنین به منظور کنترل و پیشگیری از شیوع بیماری تلاش نموده میزان مراجعات را به حداقل برساند و از طریق پل های ارتباطی، تمام نیازهای مشتریان را برطرف نموده و به بهترین شکل ممکن، پاسخگوی آن ها باشد.

بتا طی سال های اخیر چه اقدامات برجسته ای در زمینه ها و حوزه های عملیاتی، فنی و مهندسی و گواهینامه های اخذ شده صورت گرفته است؟

شرکت توسعه خدمات بندری و دریایی بتا از سال ۹۴ تا کنون به عنوان واحد HSE در تر در مجتمع بندری شهید رجایی شناخته

با تعاملی همه جانبه و در راستای تحقق اهداف والای سازمان بندر و دریاوردی گام برداشته و در تلاش بوده تا بهره گیری از دانش و تجارب پرسنل خود و مدیریت همه جانبه اجزای عملیاتی و با رویکردی مثبت به عنوان بازوی محرک در حیطه فعالیت های بندری متمرکز و واقع شود.

بتا امکانات و تجهیزات و ترمنال ها و محوطه های پشتیبانی این شرکت و میزان اشتغال زایی مستقیم و غیر مستقیم شرکت بتا چگونه است؟

این شرکت در ۲ بخش ترمنال یک و دو کانتینری در حال فعالیت بوده و دارای ۲ دستگاه گنتری کرین پاناما کس (لیبر) و تعداد ۸ دستگاه پست پاناما کس (لیبر)، فانتوزی، (zpmc) و ۸ دستگاه سوپر پست پاناما کس (zpmc) به عنوان اجزای اصلی فرآیند عملیاتی است. همچنین بتا برای خدمت رسانی بهتر و بیشتر ۱۴ دستگاه ترانس کالمر و ۱۳ دستگاه ترانس منگان، ۳ دستگاه ریج استاکر، ۶ دستگاه لیفتراک ۳ تن و ۱ دستگاه لیفتراک ۱۶ تن، ۱ دستگاه بالابر (با ظرفیت ۳۰۰ kg) که یکی از مرتفع ترین بالابر های موجود در مجتمع بندری شهید رجایی بوده که تا ارتفاع ۴۵ متر را پشتیبانی می کند، ۸ دستگاه سایدلیفت و تعداد ۴ دستگاه پاورپک و ۸۸ دستگاه کشنده به عنوان تجهیزات پشتیبان در اختیار دارد. این شرکت با به کارگیری نیروی کارآمد و متخصص و استفاده بهینه از تجهیزات در جهت توانمندسازی و اشتغال زایی تلاش نموده و در این راستا به صورت مستقیم تعداد ۸۰۰ نفر و به صورت غیر مستقیم تعداد ۴۰۰ نفر پرسنل زیر مجموعه داشته است.

بتا خدمات ارائه شده به استان و اقدامات صورت گرفته در زمینه مبارزه با ویروس کرونا در محوطه بندری را شرح بدهید؟

متأسفانه با شیوع بیماری کووید-۱۹ در کشور ایران و افزایش آمار مبتلایان، بندر جنوب کشور نیز از این قاعده مستثنی نبوده و دستخوش تغییرات و مشکلات شده است. لیکن این شرکت با مدیریت بحران و برنامه ریزی همه جانبه تلاش نموده تا تأثیرات سوء این اتفاق را تا حدی خنثی و زنجیره انتقال را تا حدودی مدیریت کند. از مجموعه اقدامات انجام شده می توان به آموزش همه جانبه و انجام غربالگری شبانه روزی پرسنل و همچنین اجرای طرح دور کاری و شناسایی پرسنل بیمار و ضلعفونی نمودن مستمر کلیه تجهیزات و اماکن و تعبیه مخازن محلول های ضد عفونی کننده اشاره کرد که سعی در کاهش و کنترل میزان شیوع بیماری داشته است. همچنین به منظور حمایت از پرسنل زیر مجموعه این شرکت نیز نسبت به توزیع پکیج های سلامت خانواده شامل ماسک تنفسی و محلول های ضد عفونی کننده اقدامات ارزشمندی انجام شده و این اقدامات ادامه دار خواهد بود.

بتا ظرفیت اسمی ترمنال های تخلیه و بارگیری کالای کانتینری چقدر است و زمینه ارائه خدمات در چه حوزه هایی تعریف می شود؟

ظرفیت عملیات سالانه ترمنال یک تحت اختیار این شرکت به میزان ۱/۵ میلیون TEU و ترمنال شماره ۲ کانتینری به میزان ۲ میلیون TEU است. از فضای موجود کنونی به منظور پشتیبانی عملیات تخلیه و بارگیری و دیوی کانتینری در خطوط کانتینر های خالی، صادرات، ترانشیپ، غیر استاندارد و یخچالی و در بخش مارشالینگ یاردا استفاده نموده و با بهره گیری از تجهیزات پشتیبانی و به منظور انجام بهینه عملیات در راستای جلب رضایت صاحبان کالا و ذی نفعان از جمله سازمان بندر و دریاوردی تمام توان و ظرفیت موجود را به کار گرفته ایم.



آیا ایران نگاه توسعه ای خود را از هند به سوی چین معطوف می سازد؟

رقابت هند و چین در چابهار

نقش استراتژیک بندر چابهار

بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران در سواحل مکران نه تنها برای منافع ژئوپلیتیک هند در غرب آسیا دارای اهمیت است، بلکه می تواند نقش اساسی برای بیرون کشیدن افغانستان از بن بست جغرافیایی داشته باشد. این بندر همچنین می تواند دسترسی به دیگر همسایگان ایران در بخش های شرقی و شمالی را نیز بهبود بخشد. اما ارزش این بندر تنها برای هند نیست، چرا که چینی ها نیز می کوشند تا با بهره مندی از موقعیت جذاب چابهار به نفوذ خود بر کشورهای که با هند همسایه هستند بیافزاید. چین با ابتکار و ارائه طرح جامع «یک کمربند، یک جاده» و سرمایه گذاری در بندر گوادر پاکستان سعی داشت تا از نفوذ هند در پاکستان جلوگیری کند. شاید از این جهت بود که هند تصمیم گرفت تا سرمایه گذاری بلندی را در چابهار آغاز کند.

ایجاد راه از طریق تقویت روابط منطقه ای

در دسامبر سال ۲۰۱۸ میلادی، مسئولان دریایی و بندری هند دفتری را در چابهار تأسیس کردند تا عملیات توسعه بندر شهید بهشتی به عهده بگیرند. طرح آنها این بود که از طریق بندر شهید بهشتی چابهار بتوانند دسترسی خود به افغانستان و آسیای میانه را بهبود بخشند. اساس روابط ایران و هند، مبتنی بر «راه از طریق تقویت روابط» بر همکاری های دو جانبه در زمینه های انرژی، تجارت، ارتباطات و توسعه روابط تجاری بین دو کشور متمرکز است. ایران و هند به همراه افغانستان توافق نامه سه جانبه ای را برای توسعه بندر چابهار به امضا رسانده اند. ایران نقش مهمی در کمک به هند برای تبدیل شدن به یک قدرت جهانی نوظهور دارد. این روابط دو جانبه با ایران نه تنها برای منافع اقتصادی هند ضروری است بلکه نقش مهمی در توسعه تأثیر دهلی نو بر همسایگان جدید خود در خلیج فارس و آسیای میانه ایفا خواهد کرد.

اهمیت چابهار در معادلات منطقه ای

موفقیت و شکست پروژه توسعه چابهار به قدری با معادلات فراملی منطقه در هم تنیده شده که دولت آمریکا و شخص دونالد ترامپ در اوج مقابله بی سابقه و بی رحمانه خود برای



سایت معتبر
«هلنیک شیپینگ»

نیوز» در گزارش اخیر خود به وضعیت بندر چابهار و جایگاه ویژه آن در آینده سیاسی و اقتصادی ایران پرداخته و آن را مسیری جذاب برای ارتباط چین و هند به آسیای میانه، قفقاز و کشورهای حاشیه خلیج فارس دانسته است. تغییر

احتمالی سیاست ایران که از آن با عنوان «نگاه به شرق» تلقی می شود می تواند در بخش های اقتصادی و زیرساخت های حمل و نقلی ایران نیز تاثیر گذار باشد و وجود یک بندر اقیانوسی در جنوب شرقی کشور یک فرصت برای احیای نگرشی است که به نظر می رسد برای آینده طرح های متنوعی دارد. حالا، اما این بندر اقیانوسی و عمیق کشور مورد توجه دو کشور هند و چین قرار گرفته و ممکن است تغییراتی در سیاست توسعه ای چابهار رخ بدهد. در این گزارش به اهمیت بندر چابهار و نقش هر کدام از این دو کشور در تحولات آن پرداخته ایم.





بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران در سواحل مکران نه تنها برای منافع ژئوپلیتیک هند در غرب آسیا دارای اهمیت است، بلکه می تواند نقش اساسی برای بیرون کشیدن افغانستان از بن بست جغرافیایی داشته باشد. این بندر همچنین می تواند دسترسی به دیگر همسایگان ایران در بخش های شرقی و شمالی را نیز بهبود بخشد. اما ارزش این بندر تنها برای هند نیست. چرا که چینی ها نیز می کوشند تا با بهره مندی از موقعیت جذاب چابهار به نفوذ خود بر کشورهای که با هند همسایه هستند بیافزاید

اقتصادی ایران با دیگر کشورها را نیز تحت الشعاع قرار بدهد. به عنوان مثال ۴ سال پس از اینکه هند و ایران توافقی برای احداث خط آهن بندر چابهار تا زاهدان هم راستا با مرز افغانستان امضا کردند، دولت ایران به علت تأخیر طرف هندی در تأمین بودجه و آغاز پروژه، تصمیم گرفته است احداث این خط آهن را خودش انجام دهد. محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی، ریل گذاری ۶۲۸ کیلومتری خط آهن چابهار-زاهدان را افتتاح کرد که قرار است با عبور از مرز افغانستان به زرنجان متصل شود. به گفته مقامات، کل پروژه تا مارس ۲۰۲۲ تکمیل خواهد شد و خط آهن ایران بدون کمک هند و با استفاده از ۴۰۰ میلیون دلار از صندوق توسعه ملی ایران ساخته خواهد شد. یک روزنامه هندی مدعی شده که این تحولات به دنبال نهای شدن سند برنامه ۲۵ ساله جامع همکاری های ایران و چین به ارزش ۴۰۰ میلیارد دلار صورت گرفته است.

توافق سه جانبه ایران، افغانستان و هند

پروژه خط آهن میان شرکت راه آهن ایران و شرکت دولتی ساخت راه آهن هند مورد گفتگو قرار گرفته بود، بخشی از تعهد هند به توافق سه جانبه میان هند، ایران و افغانستان برای احداث یک مسیر جایگزین به افغانستان و آسیای میانه بود. در جریان سفر نرندرا مودی، نخست وزیر هند به تهران برای امضای توافق چابهار با حسن روحانی، رئیس جمهور ایران و رئیس جمهور افغانستان، دو شرکت یادداشت تفاهمی با یکدیگر امضا کردند. این یادداشت تفاهم احداث خط آهن چابهار-زاهدان بخشی از «کریدور ترانزیتی در توافق سه جانبه میان هند، ایران و افغانستان» بود. شرکت دولتی ساخت راه آهن هند (IRCON) متعهد شد تا تمامی خدمات از ساخت روبنا تا تأمین مالی برای پروژه (حدود ۱٫۶ میلیارد دلار) را فراهم کند. با این حال، علی رغم بارها بازدید مهندسان هندی و آماده سازی توسط شرکت راه آهن ایران، هند ظاهراً به علت نگرانی از تحریم های امریکا، هرگز کار را شروع نکرد. مقامات هندی مدعی هستند امریکا معافیت تحریمی برای بندر چابهار و این خط آهن تا زاهدان فراهم کرد اما یافتن تأمین کننده تجهیزات و شرکا به علت نگرانی در مورد تحریم ها دشوار بود. هند اکنون واردات نفت از ایران را به صفر رسانده است. این مقام هندی در پاسخ به این پرسش که آیا یادداشت تفاهم با شرکت دولتی ساخت راه آهن هند لغو شده و اکنون پروژه بدون این شرکت شده است، گفت هند هنوز می تواند در زمان دیگری به آن بپیوندد.

همکاری راهبردی ایران و چین به ضرر هند

به نوشته این گزارش، آنچه موضوع را پیچیده می کند این است که ایران و چین در حال نهای کردن همکاری راهبری ۲۵ ساله هستند که شامل مشارکت چین یک پالایشگاه نفت در منطقه آزاد چابهار و احتمالاً نقش بیشتر این کشور در این بندر خواهد بود. مقامات ایران گزارشی مبنی بر اینکه بندر چابهار جایی که هند در آن حضور دارد، را به چینی ها اجاره داده شده، رد می کنند. با این حال، ایران سال گذشته یک همکاری میان بندر گوادر که چین در آن فعال است با بندر چابهار مطرح و همچنین منافی در بندر جاسک در ۳۵۰ کیلومتری بندر چابهار و در منطقه آزاد چابهار پیشنهاد کرده است. سفیر پیشین هند در ایران گفت هر کدام از این احتمالات که به روابط راهبردی ایران و هند و استفاده از بندر چابهار تجاوز کند، باید به دقت از سوی دهلی نورصد شود. وی هشدار داد: «جاسک در غرب چابهار و در نزدیکی تنگه هرمز است. بنابراین چین کنترل خود را در امتداد سواحل پاکستان و ایران گسترش می دهد».



یک دلیل ساده و در عین حال بسیار مهم این است که توسعه بندر چابهار، آن را به اولین بندر آب های عمیق در ایران تبدیل می کند که در آستانه اقیانوس و آب های آزاد نیز قرار دارد. بنادر عمیق پهلوگیری کشتی ها را با هزینه کمتر و مقرون به صرفه تر ممکن می سازد و به رشد حمل و نقل منطقه ای کمک می کند

پروژه جاه طلبانه خود یعنی «کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب» است. این توافق نامه از سال ۲۰۰۰ در انتظار معجزه است تا راه را برای ایجاد پیوند جدید تجاری و ارتباطی که هندوستان را از طریق گذرگاه چابهار به شمال وصل کند، باز کند. به گفته کارشناسان، صادرات هند به آسیای میانه، قفقاز و حتی روسیه از طریق بندر چابهار حدود یک سوم هزینه و زمان حمل و نقل کالا به این کشورها را کاهش می دهد و این عامل می تواند در کاهش قیمت تمام شده محصولات هندی نقش مهمی داشته باشد. «مانسوخ مانداوایا»، وزیر حمل و نقل هند نیز اخیراً اظهار کرد که چابهار می تواند حداقل ۲۰ درصد در کاهش هزینه های حمل و نقل و ترانزیت کالا به کشورهای دیگر منطقه تأثیر بگذارد.

ایران، هند را از پروژه خط آهن بندر چابهار کنار گذاشت

اما داستان توسعه بندر چابهار که تاکنون توسط هندی ها دنبال می شد حالا و به دلیل ورود احتمالی یک رقیب دیرینه وارد فاز جدید شده است. چینی ها که اخیراً خصوصیت هایی نیز با هندی ها پیدا کرده اند در حال رایزنی برای امضای یک قرارداد بلندمدت ۲۵ ساله با ایران هستند و این مسئله می تواند روابط

تضعیف اقتصاد ایران ناچار شد تا بندر چابهار را از تحریم ها معاف کند. آنها البته دلیل این امر را کمک به رشد اقتصاد افغانستان از طریق انتقال کالا از چابهار عنوان کردند. تصمیم وزارت امور خارجه آمریکا برای معافیت چابهار نشانه این بود که بندر در روابط منطقه ای و جهانی از جایگاه ویژه ای برخوردار است. این موقعیت چگونه به دست آمد و چرا چابهار اینقدر مهم شد؟

چابهار، اولین بندر عمیق و اقیانوسی ایران

یک دلیل ساده و در عین حال بسیار مهم این است که توسعه بندر چابهار، آن را به اولین بندر آب های عمیق در ایران تبدیل می کند که در آستانه اقیانوس و آب های آزاد نیز قرار دارد. بنادر عمیق پهلوگیری کشتی ها را با هزینه کمتر و مقرون به صرفه تر ممکن می سازد و به رشد حمل و نقل منطقه ای کمک می کند. این در حالی است که همه کشورها از امکان بنادر عمیق بهره مند نیستند و این دسترسی نیاز به استفاده از تجهیزات خاص دارد. ساخت یک بندر عمیق، اتکالی ایران به بنادر امارات را از بین می برد و آن را مستقل می سازد. از سوی دیگر، بندر چابهار تنها بندری است که به دور از منطقه خلیج فارس، به آب های اقیانوس هند دسترسی دارد و تردد کشتی ها در آن بسیار آسان تر خواهد بود. آسیب پذیری بنادر ایران در طول جنگ تحمیلی نشان می دهد که وجود یک منطقه مانند چابهار تا چه اندازه می تواند برای رشد اقتصادی ایران حیاتی و مهم باشد. به همین دلیل، ایران در سال ۱۹۹۲ نسبت به چابهار توجه ویژه پیدا کرد و آن را به یک منطقه آزاد اقتصادی بدل ساخت.

چابهار، دروازه طلایی تجارت هند با جهان

اهمیت چابهار برای هند آنقدر جدی است که تقریباً سه دهه است که دنبال توسعه این بندر جنوبی ایران است. در حقیقت، توسعه پروژه چابهار فراتر از انگیزه افزایش روابط تجاری و صادرات به ایران است. اولین چالش هند رقابت با اتحاد استراتژیک چین و پاکستان و یافتن جایگزینی برای بندر گوادر است. گوادر عملاً بندر «خواهرخوانده» پاکستانی چابهار ایران است و در آن طرف مرز بلوچستان پاکستان واقع شده است. فاصله این دو درگاه ۱۷۰ کیلومتر است و چین همان نقش هند را در چابهار بازی می کند. گوادر مانند چابهار به یک بندر در اعماق آب تبدیل می شود. برای هند، چابهار تکیه گاه اصلی در

بسمه تعالی

برادر ارجمند؛

جناب آقای مهندس علیرضا محمدی کرجی ران

با سلام و احترام

انتصاب شایسته حضرت تعالی را به سمت مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان که نشان از تعهد، توانمندی و سوابق خدمتی در خشان آن مقام محترم است صمیمانه تبریک عرض می نمایم. بی شک، حضور چهره های با سابقه، صالح و لایقی همچون جنابعالی در خط مقدم جهاد اقتصادی کشور، نوید توفیق و تعالی را در این عرصه مهم و حیاتی می دهد.

امید است با اتکال به خداوند متعال در جایگاه جدید، تداوم بخش تحول نوین در حوزه دریایی و بندری ایران اسلامی باشید.

همچنین از تلاش های بی شائبه و شبانه روزی جناب آقای مهندس الله مراد عفیفی پور در جهت توسعه و پیشرفت آن مجموعه معزز کمال قدردانی را دارم و از درگاه باری تعالی برای ایشان، سرسلامتی و عمر عزتمند مسئلت دارم.

با سپاس

مسعود پل مه

دبیرکل انجمن کشتیرانی
و خدمات وابسته ایران





شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

« رسیدگی به اختلافات فیما بین از طریق صلح و سازش
یا صدور رای در پرونده های قضایی دریایی و بندری

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامین
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

کارشناسی

« خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری



■ نشانی:
تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش کیان، پلاک ۳۰
انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
طبقه اول - روابط عمومی
تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴۶
نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@scanews.ir

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
■ مدیر مسئول: مسعود پل مه
■ تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات
وابسته ایران



BAYANDOR
بایندر

SAOI

International Maritime Education Center



با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



مرکز آموزش بین‌المللی دریایی



وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
موسسه آموزش عالی آزاد



سازمان بنادر و دریانوردی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS